الجمهورية التونسية

-***-

وزارة النقل

-***-

الإدارة العامة للطيران المدني

مقـــــــرر

من وزير النقل عدد 112 مؤرخ في 21 جويلية 2009 يضبط قائمة الوقائع الفنية المتعلقة بالاستغلال وصيانة الطائرات والتي يجب إعـلام المصالح المختصة بوزارة النقل بها.

إن وزير النقل،

بـعد الإطلاع على الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الممضاة بشيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944 والتي انخرطت فيها الجمهورية التونسية بمقتضى القـانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959 وخاصة ملحيها السادس و الثامن ،

وعلى مجلة الطيران المدني الصادرة بمقتضى القانون عـدد 58 لسنة 1999 المؤرخ فـي 29 جوان 1999 المنقحة والمتممة بالقانون عدد 57 لسنة 2004 المؤرخ في 12 جويلية 2004 والقانون عدد 84 لسنة 2005 المؤرخ في 15 أوت 2005 وخاصة الفصل 69 منها ،

وباقتراح من المدير العام للطيران المدني.

قـــرر ما يلـــي :

الفصل الأول: تضبط قائمة الوقائع الفنية التي يمكن أن تعرض الطائرة أو راكبها أو كل شخص آخر للخطر إذا لم يقع إصلاحها بالملحق المصاحب لهذا المقرر.

الفصل 2 : يجب على مستغلي الطائرات وهياكل صيانة الطائرات وهياكل مراقبة الحركة الجوية ومسيري المطارات مدّ الإدارة العامة للطيران المدني بتقرير حول الوقائع المنصوص عليها بالقائمة المذكورة حال وقوعها وفي مدة أقصاها 72 ساعة من زمن حدوثها، وذلك طبقا للأنموذجين المصاحبين لهذا المقرر.

الفصل 3: تكلف المصالح المختصة بوزارة النقل ومستغلو الطائرات وهياكل صيانة الطائرات وهياكل مراقبة الحركة الجوية و مسيري المطارات، كل فيما يخصه، بتنفيذ أحكام هذا المقرر.

République Tunisienne

----*----**

Ministère du Transport

----*----**

Direction Générale de l'Aviation Civile

Décision du Ministre du Transport N° 112 du 21 juillet 2009 fixant la liste des événements techniques relatifs à l'exploitation et l'entretien des aéronefs qui doivent être signalés aux services concernés du Ministère du Transport.

Le Ministre du Transport,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et à laquelle a adhérée la république tunisienne par la loi N°59-122 du 28 septembre 1959 et notamment ses annexes 6 et 8 ;

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué en vertu de la loi n ° 99-58 du 29 juin 1999 tel que modifié et complété par la loi N° 2004-57 du 12 juillet 2004 et par la loi N° 2005-84 du 15 août 2005 ;

Sur proposition du Directeur Général de l'Aviation civile.

DECIDE:

Article premier : La présente décision fixe, dans l'annexe ci-jointe, la liste des événements techniques pouvant mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, s'ils ne sont pas corrigés.

Article 2: Les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance d'aéronefs, les organismes de contrôle de la circulation aérienne et les gestionnaires des aéroports doivent communiquer à la Direction Générale de l'Aviation Civile un compte rendu sur les événements prévus dans la liste en question, dès son occurrence et au plus tard dans les soixante douze (72) heures qui suivent l'occurrence de ces événements et ce, conformément aux modèles, ci-joints, en annexe.

Article 3 : Les services compétents du Ministère du Transport, les exploitants d'aéronefs, des organismes de maintenance des aéronefs, les organismes de contrôle de la circulation aérienne et les gestionnaires des aéroports sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'application de la présente décision.

République Tunisienne
Ministère du Transport
Direction Générale de l'Aviation Civile

Annexe à la décision n° 112 du 21 juillet 2009 fixant la liste des événements techniques relatifs à l'exploitation et l'entretien des aéronefs qui doivent être signalés aux services concernés du Ministère du Transport.

Version 1.0

Juillet 2009

Sommaire

SECTION N° 1 : OPÉRATIONS EN VOL 2

SECTION N° 2 : ÉLÉMENTS TECHNIQUES DE L'AÉRONEF 6

SECTION N° 3 : ENTRETIEN ET RÉPARATION DE L'AÉRONEF 12

SECTION N° 4 : INSTALLATIONS ET SERVICES AU SOL 13

APPENDICE 15

SECTION N° 1 : OPÉRATIONS EN VOL

1.1 EXPLOITATION DE L'AERONEF

1- Manœuvres d'évitement

- Risque de collision avec un autre aéronef, un terrain ou tout autre objet ou situation dangereuse où une action d'évitement aurait été appropriée ;

- Manœuvre d'évitement nécessaire pour éviter une collision avec un autre aéronef, un terrain ou tout autre objet ;

- Manœuvre d'évitement pour éviter toute autre situation dangereuse.

2- Incidents au décollage ou à l'atterrissage, notamment atterrissages forcés ou de précaution. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste. Décollages, décollages interrompus, atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée, occupée ou inadaptée. Incursions sur piste.

3- Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale.

4- Quantité de carburant dangereusement faible ou incapacité à transférer du carburant ou à utiliser la quantité totale utilisable.

5- Perte de contrôle (notamment partielle ou temporaire), quelle qu'en soit la cause.

6- Événements à des vitesses proches de V1 ou supérieures, résultant d'une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ou conduisant à une telle situation (par exemple, décollage interrompu, heurt de queue, perte de puissance de moteur, etc.).

7- Remise de gaz conduisant à une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

8- Écart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue (plus de 300 pieds), quelle qu'en soit la cause.

9- Descente au-dessous de la hauteur/altitude de décision ou de la hauteur/altitude minimale de descente sans la référence visuelle nécessaire.

10- Perte des repères de position par rapport à la position réelle ou à la position d'un autre aéronef.

11- Rupture des communications entre membres du personnel navigant technique ou entre le personnel navigant technique et d'autres (personnel navigant commercial, contrôle aérien, service technique).

12- Atterrissage lourd - un atterrissage pour lequel un "contrôle d'atterrissage lourd" est jugé nécessaire.

13- Dépassement des limites du déséquilibre de la répartition du carburant.

14- Affichage incorrect d'un code SSR ou d'une échelle d'altimètre.

15- Programmation incorrecte ou alimentation erronée des équipements utilisés pour la navigation ou les calculs de performance, ou utilisation de données inexactes.

16- Réception ou interprétation incorrectes de messages RTF.

17- Mauvais fonctionnement ou défauts du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant.

18- Aéronef s'écartant par inadvertance d'une surface pavée.

19- Collision entre un aéronef et tout autre aéronef, véhicule ou autre objet au sol.

20- Actionnement incorrect et/ou par inadvertance d'une commande.

21- Incapacité de réaliser la configuration prévue de l'aéronef pour toute phase de vol (par exemple, train d'atterrissage et trappes, ailerons, stabilisateurs, becs de bord d'attaque, etc.).

22- Danger ou danger potentiel découlant d'une simulation d'une situation d'urgence lors de formation, de vérification ou d'essai.

23- Vibrations anormales.

24- Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manœuvre de l'aéronef, par exemple, alerte de configuration, avertisseur de décrochage (vibrations du manche), alerte de survitesse, etc., à moins :

- Que l'équipage ait établi avec certitude que l'indication était fausse, à condition que la fausse alerte n'ait pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage, ou

- Qu'il ait été actionné à des fins de formation ou d'essai.

25-"Avertissement" ou "Alerte" de proximité du sol (EGPWS/TAWS) lorsque la réaction de l'équipage à l'avertissement ou à l'alerte a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger.

26- Alerte et/ou résolution (TCAS/ACAS).

27- Souffle de réacteur ou d'hélice entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.

1.2 SITUATIONS D'URGENCE

1- Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives, même si les incendies ont été éteints.

2- Recours à toute procédure non standard adoptée par l'équipage de conduite ou de cabine pour faire face à une situation d'urgence, lorsque :

- La procédure existe mais n'est pas utilisée ;

- Il n'existe pas de procédure ;

- La procédure existe mais est incomplète ou inappropriée ;

- La procédure est incorrecte ;

- Une procédure incorrecte est utilisée.

3- Inadaptation de toute procédure destinée à être utilisée en cas de situation d'urgence, y compris à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.

4- Tout événement entraînant une évacuation d'urgence.

5- Dépressurisation.

6- Utilisation de tout équipement d'urgence ou des procédures prescrites en cas de situation d'urgence afin de remédier à une situation donnée.

7- Tout événement entraînant la déclaration d'une situation d'urgence ("Mayday" ou "Panne").

8- Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.

9- Événements nécessitant l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par tout membre d'équipage.

1.3 INCAPACITE DE L'EQUIPAGE

1- Incapacité de tout membre de l'équipage navigant technique, y compris celle qui survient avant le départ si on estime qu'elle aurait pu entraîner une incapacité après le décollage.

2- Incapacité de tout membre de l'équipage navigant commercial qui l'empêche d'exécuter des tâches essentielles en cas de situation d'urgence.

1.4 BLESSURES

1- Événements qui ont entraîné ou auraient pu entraîner des blessures importantes des passagers ou de l'équipage mais qui ne sont pas considérés comme un accident à signaler.

1.5 METEOROLOGIE

1- Coup de foudre ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

2- Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

3- Turbulences graves entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles un "contrôle de turbulence" est jugé nécessaire.

4- Cisaillement du vent.

5- Givre entraînant des difficultés de manœuvre ou ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

1.6 SECURITE

1- Piraterie de l'aéronef, notamment alerte à la bombe ou détournement.

2- Difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés.

3- Découverte d'un passager clandestin.

1.7 AUTRES EVENEMENTS

1- Survenue répétée d'un type déterminé d'événements qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.

2- Collision avec un oiseau ayant entraîné des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

3- Turbulences de sillage.

4- Tout autre événement, quel qu'en soit le type, ayant mis en danger ou ayant pu mettre en danger l'aéronef ou ses occupants, à bord de l'aéronef ou au sol.

SECTION N° 2 : ÉLÉMENTS TECHNIQUES DE L'AÉRONEF

2.1 STRUCTURE

Toutes les défaillances structurales n'ont pas à être signalées. C'est le service technique qui indique si une défaillance est d'une gravité telle qu'elle doit être signalée. Les exemples suivants peuvent être pris en considération :

- Dommage d'un élément structural principal qui n'a pas été qualifié de tolérant aux dommages (élément à durée de vie limitée). Les éléments structuraux principaux sont ceux qui contribuent de manière importante aux charges de pressurisation, au sol et en vol, et dont la défaillance peut entraîner une panne catastrophique de l'aéronef ;

- Défaut ou dommage dépassant les dommages admissibles à un élément structural principal qui a été qualifié de tolérant aux dommages ;

- Dommage ou défaut dépassant les tolérances autorisées d'un élément structural dont la défaillance peut réduire la rigidité structurale dans de telles proportions que les marges d'inversion de commande, de divergence ou de flottement ne sont plus atteintes ;

- Dommage ou défaut d'un élément structural qui peut entraîner la libération d'objets de masse susceptibles de blesser les occupants de l'aéronef ;

- Dommage ou défaut d'un élément structural susceptible de compromettre le bon fonctionnement des systèmes ;

- Perte d'un élément de la structure de l'aéronef en vol.

2.2 SYSTEMES

Les critères généraux suivants applicables à tous les systèmes sont proposés :

1- Perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de tout système, sous-système ou ensemble d'équipements quand des procédures d'exploitation standard, des manœuvres, etc., n'ont pas pu être accomplies de façon satisfaisante.

2- Incapacité de l'équipage à maîtriser le système, par exemple :

- Actions non maîtrisées ;

- Réponses incorrectes et/ou incomplètes, notamment limitation de mouvement ou raideur.

- Emballement ;

- Défaillance ou déconnexion mécanique.

3- Défaillance ou mauvais fonctionnement d'une ou de plusieurs fonctions exclusives du système (un système peut intégrer plusieurs fonctions).

4- Interférence au sein des systèmes ou entre eux.

5- Défaillance ou mauvais fonctionnement du dispositif de protection ou du système de secours associés au système.

6- Perte de redondance du système.

7- Tout événement résultant d'un comportement non prévu d'un système.

8- Pour les aéronefs avec un seul système principal, sous-systèmes ou ensembles d'équipements: perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de tout système principal, sous-système ou ensemble d'équipements.

9- Pour les aéronefs avec plusieurs systèmes principaux indépendants, sous-systèmes ou ensembles d'équipements: perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de plus d'un système principal, sous-système ou ensemble d'équipements.

10- Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié aux systèmes ou à l'équipement de l'aéronef à moins que l'équipage ait établi avec certitude que l'indication était fausse, à condition que la fausse alerte n'ait pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage.

11- Fuite de fluides hydrauliques, de carburant, d'huile ou d'autres liquides, ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

12- Mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'indication ayant pu entraîner des indications trompeuses pour l'équipage.

13- Panne, mauvais fonctionnement ou défaut survenant lors d'une phase critique du vol et importants pour le fonctionnement du système.

14- Baisses importantes des performances véritables par rapport à celles approuvées, entraînant une situation dangereuse (en tenant compte de la précision de la méthode de calcul des performances), notamment en ce qui concerne le fonctionnement des freins, la consommation de carburant, etc.

15- Asymétrie des commandes de vols; par exemple, volets, becs, déporteurs, etc.

L'appendice à la présente annexe comporte une liste d'exemples d'événements à signaler résultant de l'application de ces critères généraux à des systèmes donnés.

2.3 SYSTEMES DE PROPULSION (NOTAMMENT MOTEURS, HELICES, SYSTEMES A ROTOR) ET SYSTEMES APU

1- Extinction, arrêt ou défaut important de fonctionnement d'un moteur.

2- Survitesse excessive ou incapacité à maîtriser la vitesse de tout élément tournant à grande vitesse (par exemple: APU, démarreur pneumatique, turbo-refroidisseur équipé, moteur à turbine à air, hélice ou rotor).

3- Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'un moteur ou groupe turbomoteur résultant d'une ou plusieurs des circonstances suivantes :

- Non-confinement de composants/débris ;

- Incendie intérieur ou extérieur non maîtrisé, ou fuite de gaz chaud ;

- Poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote ;

- Système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas ou fonctionnant par inadvertance ;

- Impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur ;

- Défaillance de la structure du moteur ;

- Perte partielle ou complète d'un élément important du groupe turbomoteur ;

- Emanations visibles denses ou concentrations de produits toxiques suffisantes pour entraîner une incapacité de l'équipage ou des passagers ;

- Impossibilité d'éteindre le moteur par les procédures normales ;

- Impossibilité de redémarrer un moteur en état de fonctionnement.

4- Perte de puissance/poussée, modification ou oscillation non maîtrisées, classées comme perte de poussée ou de contrôle de la puissance :

- Pour un aéronef à un seul moteur ; ou

- Lorsque l'événement est considéré comme excessif pour l'aéronef concerné ; ou

- Lorsque cela peut affecter plus d'un moteur dans un aéronef multimoteurs, ou particulièrement dans le cas d'un bimoteur ; ou

- Pour un aéronef multimoteurs lorsqu'un type de moteur identique ou semblable est utilisé sur un aéronef pour lequel l'événement serait considéré dangereux ou critique.

5- Tout défaut sur un élément à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie.

6- Défauts d'origine commune susceptibles de causer une coupure en vol à un taux tellement élevé qu'il est possible que plus d'un moteur soit coupé sur le même vol.

7- Limiteur de moteur ou dispositif de commande ne fonctionnant pas quand ils sont actionnés ou fonctionnant par inadvertance.

8- Dépassement des paramètres du moteur.

9- Objets et débris étrangers entraînant un dommage.

Hélices et transmissions

10- Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'une hélice ou d'un groupe turbomoteur entraînant une ou plusieurs des circonstances suivantes :

- Survitesse de l'hélice ;

- Apparition d'une traînée excessive ;

- Poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote ;

- Séparation de l'hélice ou d'une partie importante de l'hélice ;

- Panne entraînant un déséquilibre excessif ;

- Passage imprévu des pales d'hélice au-dessous de la position minimale en butée de petit pas en vol ;

- Impossibilité de mettre l'hélice en drapeau ;

- Impossibilité de contrôler un changement de pas de l'hélice ;

- Changement de pas non maîtrisé ;

- Variation non maîtrisée du couple ou de la vitesse ;

- Séparation d'éléments à faible énergie.

Rotors et transmissions

11- Dommage ou défaut du dispositif additionnel/de la boîte de transmission du rotor principal, susceptibles de conduire à la séparation en vol du rotor, et/ou à de mauvais fonctionnements de la commande du rotor.

12- Dommage aux systèmes de rotor de queue, de transmission ou aux systèmes équivalents.

Groupe de puissance auxiliaire (APU)

13- Coupure ou panne lorsque les exigences opérationnelles prévoient que l'APU doit être disponible, par exemple ETOPS, LME.

14- Impossibilité de couper l'APU.

15- Survitesse.

16- Impossibilité de démarrer l'APU quand cela est nécessaire pour des raisons opérationnelles.

2.4 FACTEURS HUMAINS

1- Tout incident où une caractéristique ou une inadaptation de la conception de l'aéronef aurait pu entraîner une erreur d'utilisation susceptible d'avoir un effet dangereux ou catastrophique.

2.5 AUTRES EVENEMENTS

1- Tout incident où une caractéristique ou une inadaptation de la conception de l'aéronef aurait pu entraîner une erreur d'utilisation susceptible d'avoir un effet dangereux ou catastrophique.

2- Tout événement qui normalement n'est pas considéré comme devant être signalé (par exemple, mobilier et équipement de cabine, circuits d'eau) lorsque les circonstances ont entraîné un danger pour l'aéronef ou ses occupants.

3- Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives.

4- Tout autre événement susceptible de représenter un danger pour l'aéronef, ou d'affecter la sécurité des occupants de l'aéronef ou des personnes et des biens à proximité de l'aéronef ou au sol.

5- Panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles.

6- Panne des commandes de réglage du siège du pilote en vol.

SECTION N° 3 : ENTRETIEN ET RÉPARATION DE L'AÉRONEF

1- Assemblage incorrect de parties ou composants de l'aéronef, détecté lors de procédures d'inspection et d'essai non destinées à ce but précis.

2- Fuite de la purge d'air chaud entraînant un dommage structural.

3- Tout défaut d'un élément à durée de vie limitée causant son retrait avant la fin de sa durée de vie.

4- Tout dommage ou toute détérioration (par exemple, rupture, fissure, corrosion, délaminage, décollement, etc.), quelle qu'en soit la cause (par exemple, frottement, perte de rigidité ou défaillance structurale), occasionné à:

- La structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel de réparation des constructeurs) lorsque ce dommage ou cette détérioration dépasse les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessite la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément ;

- La structure secondaire, ce qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ;

- Le moteur, l'hélice ou le rotor de giravion.

5- Panne, mauvais fonctionnement ou défaut de tout système ou équipement, ou dommage ou détérioration, détectés à la suite de la mise en conformité avec une consigne de navigabilité ou d'autres instructions obligatoires prescrites par une autorité réglementaire, lorsque :

- La détection est faite pour la première fois par l'organisme effectuant la mise en conformité ;

- Lors d'une mise en conformité ultérieure, l'événement dépasse les limites admissibles indiquées dans les instructions et/ou les procédures de réparation/rectification publiées ne sont pas disponibles.

6- Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien ou d'essai.

7- Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'entretien requises.

8- Produits, pièces, équipements et matériaux d'origine inconnue ou suspecte.

9- Données ou procédures d'entretien trompeuses, incorrectes ou insuffisantes susceptibles d'engendrer des erreurs d'entretien.

10- Toute panne, tout mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse.

SECTION N° 4 : INSTALLATIONS ET SERVICES AU SOL

1- Prise en charge des passagers, bagages et cargaison.

2- Contamination importante de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages ou de cargaisons.

3- Chargement incorrect des passagers, des bagages ou de la cargaison, susceptible d'avoir un effet important sur la masse et/ou l'équilibre de l'aéronef.

4- Arrimage incorrect des bagages (y compris les bagages à main) ou de la cargaison, susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence.

5- Mauvais stockage des conteneurs de fret ou d'autres gros éléments de la cargaison.

6- Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des réglementations applicables, notamment avec un étiquetage et un emballage incorrects des marchandises dangereuses.

7- Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'escale requises.

8- Chargement de carburant contaminé ou de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris l'oxygène et l'eau potable) de type incorrect.

APPENDICE

Les points ci-après donnent des exemples d'événements à signaler en vertu de l'application des critères généraux aux systèmes particuliers énumérés au point B, II), de la présente annexe .

1- Conditionnement d'air/ventilation :

- Perte complète du refroidissement avionique ;

- Dépressurisation.

2- Système de navigation automatique :

- Incapacité du système automatique à réaliser les opérations voulues lorsqu'il est actionné ;

- Importante difficulté de l'équipage à maîtriser l'aéronef liée au fonctionnement du système automatique ;

- Panne de tout dispositif de déconnexion du système automatique

- Changement de mode du système automatique non maîtrisé.

3- Communications :

- Panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles ;

- Communications totalement impossibles en vol.

4- Système électrique :

- Perte d'un circuit de distribution du système électrique (CA ou CC) ;

- Perte totale ou perte de plus d'un système de génération électrique ;

- Panne du système de génération électrique auxiliaire (de secours).

5- Poste de pilotage/cabine/soute :

- Panne de réglage des commandes du siège du pilote en vol ;

- Défaillance de tout système ou équipement de secours, notamment les systèmes de signalisation d'évacuation d'urgence, toutes les issues de secours, l'éclairage de secours, etc.

- ¨Perte de capacité de rétention du système de chargement des cargaisons.

6- Système de protection incendie :

- Alarmes incendie, à l'exception de celles immédiatement confirmées comme fausses ;

- Panne ou défaut non détectés du système de protection/détection d'incendie/fumée, susceptibles d'empêcher ou de limiter la protection/détection d'un incendie ;

- Absence d'avertissement en cas d'incendie réel ou de fumée.

7- Commandes de vol :

- Asymétrie des ailerons, des becs, des déporteurs, etc.

- Limitation de mouvement, rigidité ou réaction mauvaise ou tardive dans le fonctionnement des systèmes de pilotage primaires ou de leurs systèmes de compensation et de blocage ;

- Emballement des commandes de vol;

- Vibration des commandes de vol ressentie par l'équipage;

- Défaillance ou déconnexion mécanique des commandes de vol;

- Importante interférence avec la commande normale de l'aéronef ou dégradation des qualités de vol..

8- Circuit carburant :

- Mauvais fonctionnement du système indiquant la quantité de carburant, entraînant la perte totale ou une indication erronée de la quantité de carburant à bord ;

- Fuite de carburant ayant entraîné une perte importante, un risque d'incendie ou une contamination grave ;

- Mauvais fonctionnement ou défaut du système de largage de carburant, ayant entraîné une perte involontaire d'une quantité importante, un risque d'incendie, une contamination dangereuse de l'équipement de l'aéronef ou une incapacité de larguer le carburant ;

- Mauvais fonctionnement ou défauts du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant ;

- Impossibilité de transférer ou d'utiliser la quantité totale de carburant disponible.

9- Hydraulique :

- Perte d'un système hydraulique (ETOPS uniquement) ;

- Non-fonctionnement du système d'isolement ;

- Perte de plus d'un des circuits hydrauliques ;

- Défaillance du système hydraulique de secours ;

- Extension par inadvertance de la turbine à air dynamique.

10- Système de protection/détection du givre :

- Perte ou réduction non détectées des performances du système de dégivrage ;

- Perte de plus d'un des systèmes de chauffage à sonde ;

- Impossibilité d'obtenir un dégivrage symétrique des ailes ;

- Accumulation anormale de givre entraînant des effets importants sur les performances ou la qualité de manœuvre ;

- Visibilité de l'équipage affectée de manière importante.

11- Systèmes d'enregistrement/d'alarme/d'indication :

- Mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'indication quand des indications éventuellement fortement trompeuses pourraient entraîner une action inappropriée de l'équipage sur un système essentiel ;

- Perte de la fonction d'alerte rouge sur un système ;

- Pour les postes de pilotage avec écrans cathodiques: perte ou mauvais fonctionnements de plus d'un ordinateur ou d'un appareil de visualisation impliqués dans la fonction d'avertissement/affichage.

12- Circuit de train/freins/pneus :

- Incendie de frein ;

- Importante perte de freinage ;

- Freinage dissymétrique entraînant une déviation importante de la trajectoire ;

- Panne du système de descente du train en chute libre (y compris lors d'essais à intervalles réguliers) ;

- Rétraction/extension non demandées du train ou des trappes de train ;

- Eclatement de pneus multiple.

13- Systèmes de navigation (y compris les systèmes d'approche de précision) et centrales aérodynamiques :

- Perte totale ou pannes multiples des équipements de navigation ;

- Panne totale ou pannes multiples des équipements de la centrale aérodynamique ;

- Indication fortement trompeuse ;

- Erreurs de navigation importantes attribuées à des données incorrectes ou à une erreur de codage dans la base de données ;

- Déviations inattendues de la trajectoire latérale ou verticale qui ne sont pas causées par une action du pilote;

- Problèmes avec les installations de navigation au sol entraînant des erreurs de navigation importantes non associées au passage de la navigation inertielle à la radionavigation.

14. Oxygène pour un aéronef pressurisé :

- Interruption de l'alimentation d'oxygène dans la cabine ;

- Interruption de l'alimentation en oxygène pour un nombre important de passagers (plus de 10 %), notamment détectée lors d'entretien, de formation ou d'essais.

15- Système de prélèvement d'air :

- Fuite d'air de purge chaud entraînant une alarme incendie ou un dommage structural ;

- Perte de tous les systèmes de purge d'air ;

- Panne du système de détection de fuite d'air de purge.

Par ailleurs, il est à noter que :

- Bien que cette annexe énumère la majorité des événements à signaler, elle ne peut pas être entièrement exhaustive. Tout autre événement qui, de l'avis des personnes concernées, remplit les critères, doit également être signalé ;

- La présente annexe n'inclut pas les accidents. Outre les autres exigences en matière de notification des accidents, ils doivent également être enregistrés dans la base de données visée à l'article 5 ;

- Des exigences spécifiques en matière de notification de défaillances ou de mauvais fonctionnement peuvent être associées aux autorisations d'exploitation spécifiques, par exemple RVSM, ETOPS, RNAV, ou à un programme d'entretien.

REPUBLIQUE TUNISIENNE
MINISTERE DU TRANSPORT
Direction générale de l'aviation civile

Compte Rendu D'Evénement Constaté En Maintenance

Ce compte rendu doit être transmis par courrier, email ou par fax (Marquer par une croix ☒ la case correspondante)

1	**Rapporteur**	**nom:**	**lieu :**	**téléphone:**
2	**Information Concernant le Matériel**	**Type d'aéronef :**		**Immatriculation:**
		TSN	**CSN**	**MSN**
	Systèmes Concernés (Chapitre ATA100)			
	Types Equipements	**Moteur**	**APU**	**Hélice**
	Moteur 1	**P/N** **S/N**	**TSN** **CSN**	**TSI** **CSI**
	Moteur 2	**P/N** **S/N**	**TSN** **CSN**	**TSI** **CSI**
	Moteur 3	**P/N** **S/N**	**TSN** **CSN**	**TSI** **CSI**
	Moteur 4	**P/N** **S/N**	**TSN** **CSN**	**TSI** **CSI**
3	**Exploitant**	**AOC**	**Organisme D'entretien**	**Réf Agrément D'entretien**
4	**Description de l'événement**			
5	**Analyse des causes**	☐ **Cause Identifiée** ☐ **Cause Probable** ☐ **Analyse en Cours**		
6	**Actions Entreprises Envisagées**			
7	**Le Rapporteur**	**Date** **13/07/2009**	**Signature**	
8	**Destinataires**	☐ **DGAC Tunisienne** ☐ **Etat D'immatriculation** ☐ **Etat de l'exploitant** ☐ **Exploitant / propriétaire** ☐ **Détenteur du Certificat de Navigabilité de Type**		

MINISTERE DU TRANSPORT
DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Comte rendu d'événement constaté en exploitation

ACCIDENT ☐ INCIDENT ☐

Ce compte rendu doit être transmis par courrier, email ou par fax (Marquer par une croix T la case correspondante)				
1	**Rapporteur**	**nom:**	**lieu :**	**téléphone:**
2	**Lieu de l'Accident**	**lieu :**		**pays:**
	Date, heure ☐GMT ☐temps local	**date:**	**heure:**	
3	**Aéronefs**	**Constructeur :**	**Modèle et numéro de série :**	
4	**Masse maximale au décollage inférieure à 2250 Kg**	☐**inférieure à 2250 Kg** ☐ **entre 2,250kg et 5700 kg** ☐**supérieure à 5700 Kg**		
5	**Immatriculation et indicatif d'appel**	**Immatriculation**	**indicatif d'appel**	
6	**L'adresse et l'Etat de l'exploitant**	**L'adresse de l'exploitant**	**l'Etat de l'exploitant**	
7	**Type d'Opération (Transport aérien)**	☐**International** ☐**National** ☐ **Convoyage** ☐**Transport des passagers** ☐**fret** ☐**autre** ☐**Régulier** ☐**charter** ☐ **formation**		
8	**Type d'Opération (aviation générale)**	☐**loisir** ☐**instruction** ☐ **autre** ☐**affaire** ☐**solo** ☐**double** ☐**vol de control** ☐**inconnu**		
9	**Départ,destination et plan de vol**	**Aérodrome de départ**	**destination**	**plan de vol**
10	**Equipages**	**Nom du CDB**	**Nom du OPL**	
11	**Nombre de personnes à bord**	**Equipage**	**passagers**	**total**
12	**Nombre de personnes blessées et nature de blessure**	**Equipage** ☐Mortelle ☐Grave ☐légère ☐aucune	**passagers** ☐Mortelle ☐grave ☐légère ☐aucune	**autres** ☐Mortelle ☐Grave ☐légère ☐aucune
13	**Dommages à l'aéronef**	☐détruit ☐sérieusement endommagé ☐légèrement endommagé ☐intact		
14	**Dommages aux tiers** (Bâtiments, Véhicules, Plantes.)			
15	**La marchandise dangereuse à bord**			

Description de l'accident ou l'incident

Phase de vol	☐En attente ☐Roulage ☐Décollage ☐ Approche manquée	☐ Montée ☐En route ☐ Changement de niveau de vol ☐Roulage après atterrissage	☐Descente ☐Atterrissage ☐autres
Conditions du jour	☐Jour	☐Laube	☐nuit
Conditions météo	☐VMC	☐IMC	

Donner une brève description des circonstances de l'accident ou incident, dégâts, type de blessures et information météorologique.

……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……

Signature du rapporteur